

La Cisl

Bonanni: noi denigrati ma così si fa sindacato

«Una lezione contro il disfattismo»

”

L'impegno di Zanonato

Il ministro dello Sviluppo: pronti a supportare le strategie di crescita e occupazione di questa grande multinazionale

”

L'elogio di Gelmini

La parlamentare di Fi: merito di Marchionne che ha mandato gambe all'aria la filosofia della concertazione

”

La spinta di Cota

Il presidente del Piemonte: il governo cambi rotta fino ad ora ha avuto una politica industriale assolutamente inesistente

”

La qualità

Tutte le grandi case automobilistiche sono presenti in ogni continente provinciale pensare che si perda il connotato italiano del prodotto

Il Sud

«Abbiamo un impianto affidabile, possibile raddoppiare la missione produttiva»

Nando Santonastaso

Ha più di un "sassolino nelle scarpe" da togliersi, Raffaele Bonanni, segretario generale della Cisl, a proposito del clima che ha accompagnato la decisione della Fiat di acquisire l'intera proprietà della Chrysler. Nel mirino soprattutto i protagonisti di quello che il sindacalista definisce "strategia del disfattismo" attorno alle scelte dell'azienda torinese.

L'accelerazione della Fiat non sembra averla sorpresa...

«No. Ma bisogna ripercorrere la via crucis della Fiat in Italia per capire il senso di questo percorso. Nel 2004 era un'azienda morta perché nel passato era stata incapace di fare alleanze o strategie che potessero potenziare la sua rete commerciale e, dunque, garantirsi margini di crescita costanti. Era distratta dalla disponibilità di troppi soldi pubblici che, con buona pace di tanti disfattisti, sembrava l'unica strada per fare auto. Si è visto negli anni successivi che tipo di errore catastrofico è stato».

Poi, però, la Fiat ha cambiato rotta, sia pure con grossi sacrifici chiesti al personale che la crisi dell'auto ha finito per accentuare.

«C'è stata una nuova strategia che, certo, ha dovuto fare i conti con la crisi del settore auto in Italia e in Europa. Vorrei ricordare che la produzione Fiat, al di là di Torino, è ormai tutta dislocata nel Centrosud, ed è grazie a questa presenza che si è potuta creare una struttura forte e potente, con molte produzioni ausiliarie, in grado di far crescere non poche aree industriali. Noi abbiamo creduto in questa strategia, e ci siamo trovati spesso soli».

Isolati da chi?

«Buona parte dei media ha remato e continua a remare contro, probabilmente orientata da una parte del mondo bancario e finanziario. Nei nostri confronti è stata scatenata una campagna di denigrazione. Tutti quelli che, come il mio sindacato, hanno creduto nel nuovo progetto Fiat sono finiti nel mirino».

Ma l'acquisizione di Chrysler non può dare fiato al sospetto di quanti pensano ormai che il futuro della Fiat sia in America?

«Tutte le grandi compagnie automobilistiche sono presenti ormai in ogni continente. La Fiat può contare su qualità, nel design e nella motoristica che la faranno sentire sempre italiana al pari di marchi storici come Alfa Romeo, Ferrari o Maserati, a prescindere dal luogo in cui questi modelli saranno prodotti e venduti. L'azienda ha da molti anni una testa a Belo Horizonte in Brasile e ora un grande polo nordamericano a Detroit. Sono scelte di un mercato globale che passa per l'Italia, dove si continueranno a produrre auto di alta gamma ma che non ha, non può avere



confini».

Ma il sospetto comunque esiste, considerata la crisi dell'auto in Italia e in Europa.

«È solo una concezione provinciale quella che pensa in questo modo. È vero il contrario. Non si può dire certo che le Chrysler che si vendono in Europa con sempre maggiore quantità abbiano fatto perdere all'azienda il suo connotato americano. Chi la pensa così ha una mente inaffidabile. Qualcuno si deve pentire di questa campagna denigratoria che si è portata avanti da troppo tempo».

Il governo potrebbe incoraggiare pur senza garantire aiuti - proibiti dall'Europa - lo sforzo della Fiat in Italia?

«Credo di no, e del resto sono anni che la Fiat non chiede più un euro allo Stato. Non ci possono essere aiuti anche se la crisi del mercato resta preoccupante».

Gli ultimi numeri relativi allo stabilimento di Pomigliano dimostrerebbero non solo la sua affidabilità ma anche la possibilità di un'ulteriore missione produttiva, per saturare così anche i 1300 cassintegrati rimasti fuori dalla fabbrica. Che ne pensa?

«Pomigliano è stato giudicato lo scorso anno il migliore stabilimento d'Europa per qualità tecnologica. Siamo in presenza di una struttura di altissimo livello internazionale a riprova del fatto che esistevano le condizioni perché la scommessa Fiat si realizzasse. Anche allora ci abbiamo creduto e i fatti dimostrano che avevamo ragione. Raddoppiare la missione produttiva è possibile ma naturalmente bisogna pianificarla e valutare fino in fondo l'andamento dei mercati per renderla concretamente conveniente. Penso che la Fiat possa ragionarci su, proprio alla luce della piena affidabilità dell'impianto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

